جغرافیای نظامی استانهای مرزی

سرهنگ علی رزم آرا

جغرافیای نظامی استانهای مرزی کشور شاهنشاهی ایران

سرهنگ علی رزم آرا

آبان ۱۳۱۷

طهران - چاپخانه سعادت بشر
خیابان ناصر خسرو

www.ketabha.org

قسمتهای مختلف جغرافیای انسانی - اقتصادی - زراعتی - و غیره قطعاً در سایر کتب جغرافیائی که تهیه شده ممکن است مورد بررسی و استفاده قرار گیرد و منظور اصلی از این سخنرانی بررسی وضعیت نظامی منطقه و خط مرزاست.

فصل یکم

استان خراسان

بواسطه موقعیت نظامی - جغرافیائی - وتاریخی خود درتمام ادوار مورد نظر فاتحین و جهانگشایان وقت بوده است چه این استان از لحاظ کثرت نفوس - دارا بودن منابع ارزاقی وثروت وجود معابر برای تجاوز بافغانستان وهندوستان وترکستان بهترین معابر تشخیص داده شده و اکثر فاتحین ازاین سرزمین برای فتوحات خود به نواحی نامبرده تجاوز نموده‌اند.

این استان با حدود زیر مشخص میگردد:

ازطرف شمال ترکستان روس

ازطرف مغرب گرگان و عراق عجم

ازطرف جنوب مکران و کرمان

ازطرف مشرق افغانستان و ترکستان روس

مساحت این منطقه وسیع در حدود ۳۳۰۰۰۰ کیلو متر مربع و $\frac{1}{5}$ کشور شاهنشاهی است ولی جمعیت آن نسبت به مساحت مذکور خیلی کم و تقریبا در هر کیلومتر مربع در حدود ۴ نفر بیشتر نیست (کلیه نفوس ۱۲۰۰۰۰۰

شهرستان بیرجند شامل بخشهای

بیرجند
قاین
در میان
مژان

شهرستان تربت حیدری شامل بخشهای

تربت حیدری
فیض آباد
سنگان
خواف
کدکن

شهرستان مشهد شامل بخشهای

مشهد
ارداك
طرقبه
احمد آباد
سرخس
فریمان
زواریاد
باخرز
نیشابور
کلات

مرز افغانستان

کشور شاهنشاهی با افغانستان در ۸۷۰ کیلومتر بطور تقریب هم مرز میباشد نواحی مرزی را در طول این خط بنا بر اهمیت ووضعیت طبیعی خود میتوان به ۳ قسمت مشخص تقسیم نمود .

۱ ـ **ازدهانه ذوالفقار تا دریاچه نمك** ـ که در مجاورت ۳ مخرج و ۳ دره دخولی واقع شده و در نتیجه در سر راه کلیه شهر ها و نقاط مسکونی خراسان واقع گردیده از این‌لحاظ بی‌اندازه مهم وقابل توجه است . درحدود ۲۲۵ کیلومتر

۲ ـ **از دریاچه نمك تا سیستان** ـ خط مرز از نواحی‌عبور میکند که بکلی لم یزرع و فاقد هرگونه وسائل زندگانی است (دشت نا امید) که بهیچوجه دارای اهمیتی نمیتواند باشد . درحدود ۳۱۰ کیلومتر

۳ ـ منطقه سیستان که درمجاورت شهرستان سیستان واقع شده این‌شهرستان بواسطه وجود رود ـ هیرمند وضعیت مخصوصی را داشته و بی اندازه حاصل خیز ودرجلوی صحرا های لم یزرع بلوچستان منطقه قابل‌توجه است که میتوان اهمیت محلی برای این قسمت قائل گردید . درحدود ۳۳۰ کیلومتر

دو قسمت اول را که مربوط به استان خراسان است در این جا بررسی کرده قسمت سوم را در موقع بررسی سیستان مورد دقت قرار خواهیم داد .

دهانه ذوالفقار تا دریاچه نمك ـ این قسمت را میتوان بدو قسمت جزء تقسیم کرد .

ـ از دهانه ذوالفقار تا تومان آقا که خط مرزی در طول هریرود واقع شده .

مثل این دره نبوده و اهمیت آنها نیز ازلحاظ وجود دره مرکزی ودره شیخ جام است
درابن دره دو شهر مهم ملاحظه میگردد .

- تربت شیخ جام درکشور شاهنشاهی

- غوریان در خاك افغانستان

رود خانه هریرود که خط واقعی مرز رادر این منطقه تشکیل میدهد درمدت
۴ الی ۵ ماه (اسفند تا آخر تیر ماه) بعرض ۱۰۰ متر وبعمق ۲ الی ۲٫۵ متر
است و در سایر مواقع سال که دارای آب نیست باز عبور از آن بواسطه بریدگی در
دیواره طرفین سخت و مشکل میباشد .

جلگه هشتادان - این دشت ازجنوب هریرود تا ارتفاعات شاه زیرك - سنك
دختر - چاه سرخ ممتد شده وبطور کلی جلگه یك نواخت بدون مانعی میباشد این
منطقه برای کلیه عوامل مختلف قابل عبوراست مگر در مواقع باران که بایستی از
جاده‌ها عبور شود - وخط مرزبه یك مسافت ازطیبات (ایران) کوهستان (افغانستان)
عبور خواهد کرد - بدیهی است دراین قسمت مرز بطوریکه ملاحظه میشود قرارداد
مرزی ۱۹۸۱ ارتفاعات سه گانه بالا را به افغانسان داده ودرحقیقت تاخط کرات -
فرمان آباد طیبات خط مناسب دیگری برای حفاظت و ایستادگی در مقابل برای کشور
ایران باقی نگذارده است چه فقط بوسیله این آبادیها است که میتوان جاده های
دخولی را تحت نظر گرفت .

قسمت دوم دریای نمك تاسیستان - این‌ناحیه عبارت ازبیابانهای لم‌یزرع
بدون کوچکترین حاصل و وجود کوچکترین سکنه و قریه است چه از طرف ایران
و چه‌ازطرف افغانستان نقاط حساس بمسافت ۲۰۰ کیلومتری‌این‌منطقه واقع شده در
حقیقت عبور از این منطقه غیر مقدور طبیعت بخودی خود سدی در این قسمت مرز

که حد شمالی آن از رودخانه هریرود تا آبادی چهچه ایران امتداد دارد ازاین آبادی جاده پیاده روی ازیك طرف بچهچه روس وازطرف دیگر به امیر آباد ومشهد میرود (چهچه تا مشهد ۱۰۳ کیلو متر سرخس تا مشهد ۱۸۰ کیلومتر) در جنوب این منطقه کوهستان قره داغ واقع شده که بی اندازه بریده و دندانه دار میباشد با ارتفاع ۴۵۰۰ متر. ازطرف سرخس دوجاده بطرف این کوهستان ملاحظه میشود که پس از عبور از این کوهستان بطرف دالان مهم مشهد وارد خواهد شد.

- جاده پیاده رو وخط تلگرافی شوریجه - جاده شوسه مزدوران

سرخس روس دارای دو جاده بطرف داخله است ۱ - راه بطرف تجن ۱۴۰ کیلو متر (مرکز نظامی شوروی) ۲ - راه بطرف مرو ۲۰۰ کیلو متر

باضافه اخیراً در صدد تهیه یك خط فرعی راه‌آهن بطرف این شهر میباشند بدیهی است تهیه وساختمان این راه آهن به اهمیت نظامی ۲ گردنه نامبرده خواهد افزود.

قطعه مرکزی - از گردنه مزدوران تا گردنه قوچان در حدود ۱۵۰ کیلومتر است این خط از مناطقی عبور خواهد کرد که دارای معابر قاطر رواست مثلا منطقه کلات نادری که برای هرقسمتی قابل عبور نیست فقط در انتهای این منطقه ۲ جاده مهم بنظر میرسد.

- قوچان لطف آباد

- باجگیران - قوچان

دراین قسمت خط ارتفاعات که موسوم به ارتفاعات الله اکبر است ازخط مرزی بواسطه جلگه آباد درجز (محمد آباد) جدا شده و هر قدر بطرف مغرب میرود به خط مرز نزدیکتر خواهد شد بطوریکه درباجگیران مانعی درخط مرز تشکیل میدهد.

جاده لطف آباد قوچان - جلگه محمد آباد فوق العاده آباد و در جلگه

فصل دوم

شهرستان گرگان

مقدمه ـ شهرستان گرگان بواسطه تماس دریائی و زمینی که با کشور شوروی دارد حائز اهمیت خاصی بوده و وضعیت آن در دفاع و حراست کشور سهم مهمی را دارا خواهد بود.

این شهرستان از شیب شمالی البرز که سراسر پوشیده ازجنگلهای بسیار است شروع شده سپس به شکل جلگه مسطحی ممتد واز رودخانه اترك (که خط مرز بین کشور شاهنشاهی و روسیه است) عبور وتا صحرای لم یزرع قزل قم امتداد می یابد در این جلگه صاف بی مانع فقط بستر رودخانه ها که بمرور زمان خشك شده دیده میشود.

این شهرستان دارای اهمیت خاصی است چه از طرفی شامل مراکز نظامی و اداری بوده و از طرف دیگر مبدأ راه آهن (بندر شاه) میباشد که دارای وسائل لازمه است.

حدود این شهرستان بطریق زیر مشخص میگردد

- ازطرف شمال رودخانه اترك
- از طرف مغرب دریای خزر
- از طرف جنوب رشته ارتفاعات البرز
- از طرف مشرق رشته ارتفاعات کوکلان

عمیقی داده شود بشرح زیر شروع به بررسی خواهیم نمود .

۱ – وضعیت عمومی خود صحرا

۲ – وضعیت رودخانه اترك

۳ – وضعیت رودخانه گرگان

٤ – وضعیت ارتفاعات

۵ – وضعیت سواحل گرگان

صحرای ترکمن

اکثر در موقع صحبت ومذاکره اشخاص باسابقه به منطقه گرگان دیده میشود که صحرای ترکمن را یك دشت کاملا مسطح و صافی تصور کرده و تصور مینمایند که این دشت دارای عارضه یاپست وبلندی نیست در صورتیکه اگر بوضعیت این دشت قدری دقت کرده وکلیه آنرا ازحدود کوهستان کوکلان الی دریا طی نمائیم ملاحظه خواهیم کرد صافی جلگه اگر درقسمتهای از دشت صحیح و با حقیقت مطابقه دارد ولی بقیه این قسم نیست چه اگردرموقع مشاهده درجلگه ارتفاعاتی ملاحظه نمیشود ولی بریدگی و گودیها در طول جلگه خیلی زیاد است بطوریکه اکثر بواسطه تصادف با این موانع بایستی راه های زیادی را طی نموده و در عمق این بریدگی ها به رشته ارتفاعات مختلف الشکلی بر خواهیم خورد - اگردقتی در وضعیت اراضی گرگان شود جهت بوجود آمدن این گودیهای مختلف ملا حظه خواهد شد - چه زمین گرگان زمین خیلی سست و نرمی است در نتیجه سیلابها و آبهائی که از رشته کوکلان بطرف دشت جاری میشود این سیلابها در بعضی نقاط مجرای برای رسیدن به رود خانه برای خود باز نموده اند مخصوص از محل قره ماخر این وضعیت خیلی

تپه به ارتفاع ۲ الی ۱٫۵ متر میباشد و بمرور زمان قسمتهای از آن رفته و با دقت در وضعیت دشت میتوان درك کرد که جهت تهیه آن درآن سمت گرگان چه بود زیرا در آن موقع بواسطه نبودن وسائل سریع اشخاص مجبوربه پیاده روی وسواری بوده و پس از عبور از اترك تا گرگان آبی وجود نداشته برای جلوگیری از استفاده از رود گرگان این سد در مقابل ساخته شده که مهاجم را قبل از رسیدن به آب جلو - گیری نموده و در صورت فرار بتوان اورا تعقیب کرد و دیگر احتیاجی به عبور از رودخانه نباشد . دشت گرگان با مشخصاتی که دربالا ذکر شد باز دارای معابربسیارحتی دراین بریدگی ها بوده و همه نوع عوامل سبك و سنگین با کمال سهولت در این دشت میتوانند عبور کنند ولی بمحض آنکه باران ببارید عبور از دشت برای هرگونه وسائل غیر مقدور وبکلی درلای و لجن باقی خواهند ماند حتی تا چند روز بعد از باران عبور غیر مقدور خواهد بود .

رودخانه اترك

این رودخانه از دو شعبه مهم تشکیل گردیده شعبه اصلی از کوههای خراسان سر چشمه گرفته و در جهت شرقی و غربی جریان دارد و شعبه سمبار از خاك شوروی سرچشمه گرفته در جهت شمال شرقی جنوب غربی جریان یافته و بالاخره در نزدیکی آبادی چات بهم متصل میگردند از این نقطه تا دریای خزر طول رودخانه در حدود ۲۵۰ الی ۲۶۰ کیلومترمیباشد .

درطول سیر خود رود خانه دارای پیچ و خم زیاد بوده و مسیر خود را با عمق متغیری طی مینماید برای آنکه بتوان یك فکر اساسی در این قسمت داد میتوان بطریق زیر در نظر گرفت .

توضیحات لازمه راجع به آن پیوست میشود در طول این رودخانه بهیچوجه پل وجود ندارد . ـ

رود خانه گرگان

این رودخانه از کوهستان خراسان و رشته البرز سرچشمه گرفته و در طول دشت گرگان درجهت شرق وغرب جریان دارد رود گرگان درتمام‌طول خود قابل اهمیت نیست فقط اهمیت این رود خانه از گنبد قابوس ملاحظه میشود چه پس از اترك این رودخانه یك مانع واقعی درمقابل حرکت قسمتهای نظامی تشکیل میدهد . بریدگی این رود خانه از گنبد قابوس تا امچه لی زیاد و شاید درحدود ۲۰ الی ۲۵ متر و عرض آن در حدود ۱۰۰ الی ۱۵۰ متر است عمق آب در نقاط مختلف متغیر است ولی بطور کلی درحدود ۳ الی ٤ متر ودربعضی نقاط عمق آن در حدود یك متر و نیم است ولی نقاط عمیق نیزدرطول رودخانه یافت میشود بطوریکه درمقابل پهلوی دژ بعضی نقاط یافت میشودکه بعمق ده متر است .

در روی این رودخانه پل ها و معابری موجود بشرح زیر است

۱) گنبد قابوس ـ پل آجری قابل عبور برای هرگونه وسائل تا ده تن

۲) پهلوی دژ ـ بمسافت ۷۰ کیلومتری گنبد قابوس پل آجری قابل عبور برای هر گونه وسائل

۳) امچه لی ـ بمسافت ۱۷ کیلومتری پهلوی دژ دارای یك پل چوبی قابل عبور برای وسائل ۳ تنی

٤) بصیر آباد ـ (سلاخ) بمسافت ٦ کیلو متری (امچه لی) دارای پل چوبی قابل عبور برای خود رو های سواری و ارابه اسبی

۳ راه دخولی جلگه گرگان را به داخله فلات و خراسان متصل میسازد

- خط شوسه کناره که ازشاهی به گرگان ممتد میشود و فقط از پل سفید به موانعی مصادف میگردد .

- خط شوسه گنبد قابوس ـ نوده این جاده از لحاظ نگاهداری و حراست گرگان فوق العاده مهم وقابل توجه است چه یگانه ارتباط مستقیم گرگان بافلات ایران محسوب میگردد طول این خط در حدود ۱۲۰ کیلو متر است که ۶۰ کیلو متر آن درکوهستان عبور خواهد کرد ودر حقیقت این جاده در محلی ساخته شده که عرض کوهستان نسبت به سایر نقاط کمتر بوده است .

- راهیکه از مراوه تپه بطرف گنبد قابوس آمده بمحض آمدن باران غیر قابل عبور خواهدبود اخیراً ساختمان جاده دیگری در مراوه تپه در طول مرز اترك در نظر گرفته شده که از لحاظ ارتباط خوب و از لحاظ نظامی نمیتواند ارزش کاملی دارا باشد .

وضعیت سواحل گرگان سواحل گرگان نسبتاً پست ودست یابی به سواحل آن مقدور است ولی شبه جزیره میان قلعه دراین مرزمهم وقابل توجه بوده وظیفه مهمی را از لحاظ دفاع سواحل دارا خواهد بود .

پیوست سه نقشه

۱ - نقشه منطقه گرگان

۲ - نقشه رود خانه اترك و گدار های آن

۳ - دو نقشه از بریدگیهای مجاور اترك

همه جا قابل عبور نمی باشند.

این قسمت در جاهائی که کوههای طالش و البرز نزدیك بدریا میرسند خیلی کم عرض (مثلا در ناحیه استارا به کرگانرود و رود سر به سولده) و در بعضی جاهای دیگر که رشته کوهها از ساحل دور هستند تشکیل جلگه‌های وسیع پوشیده ازجنگل میدهند (در گیلان ناحیه رشت - فومنات و لاهیجان و در مازندران ناحیه آمل بابل - شاهی و ساری).

۲ - در عقب این قسمت ساحلی قسمت کوهستانی و جنگلی عبارت از دامنه های شمالی طالش و البرز وجود دارد در این قسمت رود خانها تشکیل دره‌های عمیقی را داده حرکات ارضی را با شکل فوق العاده میاندازد و ضمناً بواسطه تندی شیب ها انبوهی جنگل ها پیشروی سریع خارج از جاده ها تقریباً غیر ممکن است.

۳ - در عقب این قسمت ثانی یك قسمت دیگری وجود داردکه عبارت است از خط الرأسها و قلل مرتفع کوههای طالش و البرز که خالی از جنگل میباشدو بر تمام قسمتهای جنگلی و ساحلی مسلط وسرکوب هستند.

از مغرب گیلان رشته کوههای طالش فقط عبارت از یك سلسله کوهها است و عرض آن بیش از پانزده الی بیست کیلو متر نیست.

ولی ازکوههای ماسوله تا قسمت جنوبی گرگان کوههای البرز بطور کلی عبارت از دو رشته متوالی میباشند که در بین آنها رود خانهای ذیل:

- در گیلان بین کوههای ماسوله و کوههای طارم رود خانه سفید رود بین کوههای عمر لو والموت و کوههای قزوین و طالقان رود خانه شاهرود.

- درمازندران بین کوههای نورو کجوررو کوههای اوراولمارستاق رودخانه نوربین

دره موسوم به دره سفید رود است که طرفین آن کوههای ماسوله و عمرلوو دیلم دیده شده و در جنوب کوههای طارم که دارای یك عمق کاملی در حدود ۳۰ کیلومتر میباشد سد قابل توجهی را تشکیل میدهد .

سواحل گیلان در تمام نقاط دارای یك حاشیه میباشد دراین منطقه مجاری بسیاری رودخانه دیده میشود که تعداد آنها بسیار و شاید از ۴۰۰ رشته تجاوز مینماید و بطور عموم مصب این رودخانه ها بطرف مشرق است عموماً این مجاری در نزدیکی دریا تشکیل مردابهای عمیقی را میدهد که مهمتر از همه آنها مرداب پهلوی است .

جنگلها در تمام ساحل به یك اندازه نیست :

در جنوب لاهیجان مجدداً ارتفاعات به دریا نزدیـك شده و دشت ساحلی کم عرض میشود .

در بین رشت ولاهیجان رودخانه سفید رود که درجهت جنوب‌غربی شمال‌شرقی جریان دارد مانع مهمی برای خود روها و هرگونه ارابه تشکیل میدهد .

این شهرستانرا میتوان از لحاظ اهمیت نظـامی و سوق‌الجیشی به دو قسمت تقسیم نمود .

۱ ـ دره سفید رود ـ که بطرف قزوین وطهران یك دالان و معبر طبیعی‌خوبی تهیه نموده و در ضمن‌اتصال به دره قزل اوزن راه‌دیگری بطرف اردبیل و تبریز موازی با کوههای طالش و دریا میدهد .

این دره بواسطه رسوب های نافع سفید رود بی‌اندازه حاصل خیز و از لحاظ اقتصادی قابل توجه است .

۲ ـ منطقه ساحلی در شمال شفارود که از کرگـان رود فقط دالان کم عرضی

- کوچه اصفهان

- خمام

- لنگرود

شهرستان شهسوار - شامل بخشهای زیر

- شهسوار

- نوشهر

- رودسر

اهالی این منطقه زبان فارسی صحبت مینمایند ولی چون دارای لهجه مخصوص موسوم به لهجه گیلك میباشند لذا بزحمت صحبت آنها فهمیده میشود .

ولایت مازندران

این منطقه از لحاظ فلاحتی وصنعتی داری اهمیت کامل است از طرف شمال بواسطه دریای خزر واز طرف مشرق شهرستان گرگان ازطرف مغرب منطقه گیلان و از جنوب بواسطه سد عظیم ارتفاعات البرز محدود شده است طول این منطقه در حدود ۳۰۰ کیلو متر از بابل سر الی رامسر است - در این منطقه دو قسمت مهم و قابل توجه بنظر ما میرسد .

- قسمت شرقی - بابل ساری - که مخرج دره طالاررا حکمرانی نموده راه‌آهن شاهی تا بندرگز را تحت نظر دارد .

- قسمت غربی - مخرج شمالی گردنه چالوس را پوشانیده بندر نوشهر را حفظ مینماید .

پس در این منطقه دو معبر و دو دهلیز مهم واقع گردیده است که حفظ و

جاده ها	واقع در	محل عبور	محلی که مسدود نمودن جاده در آنجا سهل است
جاده شوسه بابل سر فیروزکوه	در دره طالار	جاده شوسه و راه آهن	درجنوب شیرگاه بسولت میتوان این جاده را مسدود کرد
جاده قافله‌رو آمل دماوند	در دره هزار پی	قافله رو	اکثر نقاط دارای موانع مهم بسهولت میتوان مسدود نمود.
جاده چالوس کرج	در دره چالوس	شوسه	در دهنه کندوان و دره کرج میتوان ازعبورآن جلوگیری کرد
جاده لنگرود قزوین	—	قافله رو	ازنقاط خیلی سخت عبورکرده و مسدود نمودن آن در هر لحظه مقدور است.
جاده قزوین خرم آباد	—	« «	« « « « « « « « « «
جاده لاهیجان قزوین	—	« «	ازموانع بسیارکه درتمام‌نقاط‌قابل استفاده است عبور میکند.
جاده‌رشت‌منجیل قزوین	در دره‌سفیدرود	شوسه	از ۳ رشته موانع عبور میکند کوههای رودبارو‌عمرلو- بریدگی سفیدرود و شاهرود و کوههای طرفین دره ملا علی.
جاده بندر پهلوی رشت	راه ساحلی	شوسه	.
جاده استارا به اردبیل	راه ساحلی	شوسه	

وغیر ازمعابر مندرجه دیگر معابر دیگری جزراه های‌کوهستانی ازاین منطقه ساحلی بطرف داخل نخواهیم یافت.

مخصوصاً بواسطه موقعیت آن‌است چه‌از لحاظ سیاسی و چه اقتصادی و در واقع دروازه مسافرت باروپا محسوب میگردد این بندر فعلا تنها بندری است که کشتی های تجارتی میتوانند به‌پل نزدیك شده بارگیری نمایند فرستاده‌ها ورسیده‌های کشور که از طریق روسیه حمل میشود از این بندر عبور مینماید بنا بر این‌وضعیت اقتصادی آن نسبتاً خوب است .

بطورکلی در سنه ۱٤ ــ ۱۵ فرستادها و رسید های آن بشرح ذیل بوده‌است .
بوسیله کشتیهای شراعی ۱٤٦٤۳ تن توسط کشتیهای خود رو ۱۱۷٫۳۸۲ تن رسیدهاه در مقابل بوسیله کشتیهای شراعی ۲٫۷۷۸ تن و بوسیله کشتیهای خود رو ٤۳۰۹۹ تن فرستادها بوده است .

مرداب پهلوی بواسطه رسوب سفیدرود که از سوابق ایام وجود داشته قابل ورود برای کشتیهای بزرك نیست فقط کشتیهای متوسط داخل میگردند ولی کولاك در این مرداب خیلی شدید و خطرناك است به طوریکه به محض پیدایش بایستی به یکی از لنگرگاهها پناه برد برای آنکه مرداب پر نشود همیشه ماشینهای حفاری مامور بر داشتن مواد رسوبی آن میباشند مدخل تنگهٔ بوسیله دو موج شکن بطول ٤۵۵ متر حفظ شده .

بغازیکه دریارا به خلیج متصل مینماید بسیار باریك و بیش از ٤۲٦ متر عرض ندارد و عمق آن بیش از ۷ متر و نیم نیست طول مرداب ٤۰ عرض آن ۱۵ کیلو مترو عمیقترین نقاط آن ۱۵ متر است بطور عموم در فروردین طوفانهای شمالی و شمال شرقی دریا سه مرتبه می وزد و در نتیجه این طوفانها سطح مرداب بالا آمده ورود کشتی ها به مرداب غیرمقدور بوده و بایستی بوسیله قایق های پاروئی

باد های این سواحل باد های شمالی است که از سمت خاك روسیه باین سواحل میوزد چون در سواحل کشور شاهنشاهی سلسله جبال البرز واقع شده و مانع دخول بخارات بداخله فلات است لذا این بخارات تبدیل به‌باران شده واین سواحل بهمین مناسبت همیشه سبز و خرم است باد های عمده بحر خزر دو نوع است .

- باد شمالی که تولید باران و طوفان هائی در فصل بهار و پائیز مینماید که میتوان گفت در این دوفصل شرقی است .

- باد جنوب که نسبتا خشك و با وزش آن هوا خشك وبخارات کم میشود .

تغییر حرارت این سواحل منوط به این دو باد است چه با باد های شمال هوا سرد و با باد های جنوبی هوا گرم میشود.

بادهای دیگری نیز هستند که از جهات دیگر در مدتهای کمتری میوزند.

آب و هوای زمستان معمولا سرد ولی به ندرت از صفر درجه کمتر میشود .

تابستان هوا گرم و مرطوب و گاهی از ۳۵ درجه تجاوز مینماید.

فصل پائیز فصل رطوبت و بارندگی است .

فصل بهار معمولا فصل خوب این ناحیه است .

رودخانه هائیکه وارد دریای خزر میشوند - رود خانه های مهمی‌که در سواحل ایران وارد دریا میشوند بشرح ذیل میباشند .

- سفید رود - هزار - بابل - چالوس - گرگان - اترك هیچکدام ازاین‌رود- خانه ها بواسطه شیب زیاد و عمق کم قابل کشتیرانی نیستند. فصل طغیان بیشتر دربهار و پائیز میباشد این رودخانه ها عموما سیلابی میباشند در مواقع پائیز و بهار آب آنها بقدری زیاد میشود که اغلب باعث خرابی میگردد و برای این منظور در نواحی

فصل چهارم و پنجم

استان آذربایجان

آذربایجان مهمترین استانهای کشور شاهنشاهی از لحاظ اقتصادی ـ تجارتی ـ نظامی محسوب میشود و عبارت از فلات مرتفعی است که قلل چندی در آن ملاحظه میگردد این منطقه بواسطه وجود رشته های کوهستانی و دارا بودن مجاری معینه بی اندازه خوب آبیاری شده و دارای حاصل خیزی کاملی است این شهرستان از طرف شمال محدود به قفقاز به

از طرف مغرب هم مرز با ترکیه

از طرف جنوب محدود به کردستان و عراق

واز طرف مشرق محدود به دریای خزر وشهرستان گیلان است .

بنابر مراتب مندرجه ملاحظه میکنیم که این شهرستان در ۶۰۰ کیلومتر با کشور شوروی و در ۴۱۰ کیلومتر با کشور ترکیه هم مرز بوده و از این لحاظ اهمیت و موقعیت مهم خود را در مقابل دو همسایه شمالی و غربی دارا میشود .

ـ این منطقه تشکیل از یك رشته دهلیزهای شده که حاکمیت هریك بوسیله دربند ها و گردنه های معین مشخص میگردد و ذیلاشرح میدهیم .

سلسله ارتفاعات مختلف در آذربایجان بیکدیگر یك گره خورده و ضعیت بکلی مشخص را پیدا میکنند .

سلسله زاکرس و از جنوب کوههای قره داغ که دنباله آن بطرف جنوب شرقی به جبال طالش منتهی میشود.

قره داغ مانند دیوار مستحکم و مرتفعی اولین مانع جدیدی را بطرف شمال تشکیل ولی بدیهی است که ارزش آن در تمام طول مسیرش یکسان نیست چه از مغرب رشته جبال قره داغ از کوههای بالنسبه پست وقابل عبوری تشکیل و با معابر چندی که دره آق چای مهم ترین آنرا تشکیل میدهد آذربایجان غربی را تهدید مینماید در این قسمت غربی پس از شهرهای نخجوان وشاه تختی ورود ارس جلگه مسطحی که کوههای قفقاز روی آن دیدکاهای دارند شروع شده وپس از ۲۰ الی ۲۵ کیلومتر اولین تپه های رشته قره داغ با یك شیب ملایمی شروع میشود.

از این جا بطرف مشرق بتدریج قره داغ تبدیل به یك حصار بلند و مستحکمی میشود که فقط راههای آن قابل عبور است.

مثلا نهر دره دیزکه برای وارد شدن به ارس این کوه بین اون اداغ وکرکر (اسامی محلی) شکافته و گردنه که در اون داغ راه (جلفا - خوی) از آن عبور می نماید دو کلید مهمی هستند که این دهلیز را بدهلیز جنوبی متصل مینماید این خط منقسم آبها (قره داغ) در طرف مشرق یکرشته رود خانه های سیلابی را بطرف ارس فرستاده و در جنوب رودخانه اهر (شعبه قرسو) را تشکیل میدهد تا وصول بکوههای طالش گردنه ایری - دره قره‌سو - گردنه الکیر معابر آنرا تشکیل میدهد از کوه صلوات بطرف جنوب شرقی خط مرزی از خط الرأس کوههای طالش عبور می نماید با رشته راههائیکه ازطرف شمال ممتد میشود - خیاو - دشت اردبیل تحدید میشود ودراین صورت موضع طبیعی قره داغ که خطوط مواصلاتش از شرق تهدید میشود

سه راه بطرف ترکیه

(خوی - بایزید) - (خوی - ماکو - بایزید) خوی - قطور - وان

دوراه بطرف روسیه

(خوی - عربلر - شاه تختی)(خوی جلفا - نخجوان)

راههای داخلی

راه مرند - تبریز) (راه شمالی دریاچه ارومیه به تبریز) (دو راه بطرف شاهپور).

ب - جلگه خوی آباد و حاصلخیز و ازنقطه نظر نگاهداری قوای زیادی کاملا مستعد است)

ج - دارا بودن موقعیت مراکزی - خوی دارای اهمیت و موقعیت مرکزی است.

د - حساس بودن خوی از طرف شمال

شهر نخجوان که یکی از مراکز نظامی است بلافاصله مشرف به معابر خوی بوده بعلاوه پس از عبور از رود ارس دیگر تا خوی موانع مهم زمین مانند (دره دیز) وجود ندارد چه همان طوریکه بررسی شد در این قسمت ازارس بطرف جنوب تا حدود ۲۰ الی ۲۵ کیلومتر بکلی مسطح و از آنجا یك رشته های قابل عبوری ملاحظه میگردد که در حقیقت ابتدای رشته قره داغ بوده که پس از آن جلگه خوی مستقیما تهدید میگردد.

اهر از نقطه نظر تبریز نسبت به معابریکه مابین (اردوباد دشت مغان) بطرف تبریز ممتد میگردند اهمیت شایانی دارد چه یکرشته از معابر مزبور از ساحل

از مهمترین مدخلهای سوق‌الجیشی آذربایجان شرقی است زیرا دو خط مرزی که از روی خط‌الرأس های کوه طالش عبور میکند گردنه حیران (راه‌اردبیل ـ آستارا) و دشت اردبیل را تحدید مینماید.

بخوبی ممکن است‌ازسمت اردبیل ـ اهربه میانج رفته وجاده تبریز طهران‌را تحدید نمود چه معابر کوهستانی این قسمت مانند گردنه حیران ـ گردنه نیر ـ بی نماز ـ گردنه روا از این‌نقطه نظر دارای اهمیت فوق العاده است در دهلیز جنوبی قصبه میانج واقع است نقاط مهم این دهلیز گردنه شبلی گردنه الله اکبر و بالاخره قافلانکوه که آخرین کلید آذربایجان است چه رود خانه قزل اوزن پس از اتصال به یکدیگر قافلانکوه‌را شکافته و آخرین مخرج آذربایجان را تشکیل میدهد و از آن ببعد راه تبریز ـ طهران از دره وسیع زنجان عبور و دیگر تا قزوین وبلکه تا خود طهران مانع مهمی وجود ندارد.

(برای ملاحظه وضعیت این چهار دهلیز به نقشه پیوست مراجعه شود).

رودخانه ها

درآستان آذربایجان رود خانه های متعددی ملاحظه میگردد که میتوان آنها را به دو قسمت تقسیم

- رودخانه هائی که وارد بحر خزر شده
- رود خانه هائی که بدریاچه ارومیه وارد میگردند.

رودخانه هائی‌که وارد بحر خزر میشوند .

رودخانه ارس

سرچشمه این رود خانه درخاك ترکیه است که در بد و امر

است و عمق آن از ۵ الی یك متر است بواسطه شن زار بودن این رودخانه فقط گدار ها قابل عبور است .

رودخانه قطورچای که از مرز ترکیه وارد میشود مانع مهمی نیست ودرحقیقت یك راه دخولی تشکیل میدهد درطرف جنوب رودخانه های تاتاو زرینه که با مسیر موازی جریان داشته و در مسیر خود تشکیل باطلاقهای را میدهند و دارای معابر مخصوصی درطول خود میباشند که از هر حیث قابل ملاحظه است .

دریاچه رضائیه ـ عمق این دریاچه درحدود ٦ متر عرض آن ١٦ الی ٤٨ کیلومتر و طول آن ١٣٠ کیلومتر ـ در اطراف این دریاچه اراضی باطلاقی زیاد ملاحظه میشود دریاچه رضائیه در ارتفاع ١٢٧٦ متری است این دریاچه بطرف مغرب مانع خوبی را تشکیل میدهد ـ آب دریاچه تلخ و شور است فعلا در اطراف دریاچه بیش از ٤ پل برای نزدیك شدن قایق ها نیست .

١) شرفخانه که در خاتمه خط آهن تبریز شرفخانه است .

٢) گـل مانخانه در مغرب بندر رضائیه

٣) داناو در جنوب شرقی بندر مراغه

٤) حیدر آباد درجنوب بندر مه آباد

خطوط ارتباط موجوده

١) راه طهران قزوین ـ زنجان ـ میانه ـ تبریز ـ جلفا که از پل فلزی کف چوبی (بعرض ١٠٠ متر) جلفا گذشته و در آنطرف مرز بطرف نخجوان واریوان ادامه یافته تا تفلیس ممتد میگردد .

از تبریز به جلفا در طول این جاده یك خط آهنی نیز ملاحظه میشود .

غیر قابل عبور

۷) راه قافله رو اردوباد تبریز - از گردنه ابری در زمستان غیر قابل عبور

۸) جاده شوسه جلفا - خوی شاهپور رضائیه - حیدر آباد

نقاط حساس جاده ارتفاعات قره تپه

جنوب شاهپور

۹) جاده عرب لر- شوت - قره ضیاالدین- خوی که درخاك‌شوروی هم ادامه‌دارد

این جاده از نقاط حساس زیر میگذرد - خط‌الرس شمال اق چای

جنوب اق چای

تمام جاده‌های مندرجه جاده هاایست که ازخط مرز بطرف داخله کشور امتداد دارد ولی جاده های عرضی هم وجود دارد که این جاده ها را بهم متصل میسازد.

۱) جاده خوی مرند

۲) جاده شاهپورصوفیان

۳ جاده کاروان رو مراغه - تراسی کند - میانه هروآباد

معابر دخولی از طرف کشور ترکیه

۱) جاده تبریز مرند - خوی - ماکو - بایزید ارض روم

۲) جاده قطور - خوی

۳) راه قافله روی باش قلعه شاهپور

٤) راه قافله رود ره دیز رضائیه

۵) راه قافله روی نیری

معابر ارضی در این مرز بشرح زیر میباشد .

- تبریز مرکز تبریز ۲۲۰،۰۰۰
- بستان آباد
- آذر شهر
- مرند مرکز ۳۰،۰۰۰
- شبستر
- اهر مرکز
- خدا آفرین

شهرستان اردبیل شامل بخشهای
- اردبیل ۵۰۰۰۰
- سراب ۲۰،۰۰۰
- پیاده سوار
- مشکین شهر
- استارا
- هرواباد ۳۵،۰۰۰
- شفا رود

آذربایجان غربی استان نمره ٤

- شهرستان خوی شامل بخشهای

خوی	۳۰،۰۰۰
ماکو	٤٠٠٠
قراعین	
عرب	
شاهپور	

آن بریده و بی اندازه سخت است بطوریکه روسها در نتیجه مدتها زحمت هنوز موفق به اتصال خط آهن غربی شرقی خود در این ناحیه مرز نشده اند لذا بواسطه وضعیت طبیعی نبودن معابر مقدورات طرفین در این منطقه به یك اندازه‌است.

۳ ـ **از جلفا تا مرکز ترکیه** ـ منطقه کوهستانی در این ناحیه بقدر کافی وسیع شده و اجرای هرگونه عملیات طرفین در این منطقه مقدور است یگانه خط ارتباط واقعی شوروی دراین منطقه راه آهن تفلیس جلفا استکه از اریوان تحت‌نظر ودید کشور شاهنشاهی است که حاکمیت کاملی نسبت بان دارا میباشد ـ منطقه شوروی کوهستان سخت و فوق‌العاده مهمم که یگانه راه دخولی آن دره ارس‌است که مسیر راه آهن میباشد .

ولی در ایران بین اریاچای ومرز ترکیه ارس ناحیه خیلی حاصل خیزی‌است بعرض ۶۰ کیلومتر که جاده غربی شرقی تبریز ارض روم طرابوزن از آن عبورمیکند .

پیوست ۲ نقشه

ـ نقشه دهلیز بندیهای زمین آذربایجان

ـ نقشه طرق آذربایجان

کرمانشاهان و دره فرسو ممتد میشوند.

این ارتفاعات درمنطقه کرمانشاهان بشکل مرتب زری درآمده وتغییری دروضعیت آن بشرح زیر حاصل میشود - رشته اصلی وکوههای مهم در داخله کشور در مسافت ۱۰۰ کیلومتری مرزادامه یافته وبین این رشته وجلگه صاف عراق رشته تپه ماهورواسطهٔ واقع شده است رشته ارتفاعات سخت وغیر قابل عبور بوده ودر نقاطی که راههای دخولی ازآن عبور میکنند گردنه های مهمی را تشکیل میدهد که با سهلترین طریقی انسداد آنها مقدور است از جمله سرپل

ارتفاعات در منطقه پشت کوه و لرستان - بر عکس منطقه بالا که قسمی عمود بر مرز و قسمتی بطور مایل واقع شده است تمام دارای امتدادی موازی باخط مرز بوده ودر حقیقت ارتفاعات این منطقه تشکیل سدهای متوالی درطول خط مرزی تشکیل میدهند این ارتفاعات درطول ۳۰۰ کیلومتر غیر قابل عبورومعابر کوهستانی آنهم با قوای خیلی کمی قابل نگاهداری وپاسداری خواهد بود ازسومار قسمت واسطه که در منطقه کرمانشاهان ملاحظه شد به قسمت کوهستان بکلی چسبیده و ارتفاعات کشور شاهنشاهی دید و نظر خیلی بسیطی بطرف جلگه عراق دارا میباشد.

رودها در منطقه کردستان - کرمانشاهان - لرستان

دو رودخانه مهم ملاحظه میگردد و تمام آبهای این ۳ منطقه این دو رودخانه مهم را تقویت مینماید

- رودخانه سیروان در کردستان
- رودخانه صیمره درلرستان

ارتفاعات الوند - پرو - شاهو - آتشکده و ارتفاعات دالاهو - حوضه این دو رود خانه را از یکدیگر مجزا میسازد.

مجاری مندرجه هیچیك قابل استفاده از لحاظ ارتباط و قایق رانی نبوده و فقط راه دخولی به داخله کشور میباشد و عموم این معابر دخولی به یك دیگر متصل شده و یك راه های دخولی بیشتر ملاحظه نمیگردد.

دوم شعب رودخانه صیمره کاماسیاب که شعب مختلف آن از ارتفاعات کنگاور - سنقروکلیائی سرچشمه گرفته بطرف بیستون جریان یافته و با قرسودر (سلیمانیه) متصل میشود.

شعب منطقه کرمانشاهان

- رود خانه قرسوکه شعب متعدد آن **راز اور** و**مرك** ازنواحی کرمانشاهان سرچشمه گرفته و با عمق ۲ متر و عرض ۱۰۰ تا ۱۵۰ متر جریان دارد.

رود خانه کرند وشاه آباد که پس از سیر در منطقه شاه آباد در هلیلان متصل به صیمره میشوند.

شعب لرستان

- رود خانه کشکان که از کوهستان خرم آباد جاری و دارای عمق یك تا ۲ متر و عرض ۱۰۰ تا ۱۵۰ متر در نقاط مختلف بوده ودرجایدر وارد صیمره میشود

- رود خانه زال که از کوهستان لرستان مخصوص نواحی منکره سرچشمه گرفته و در پل زال انتهی کبیر کوه وارد میگردد و از این جا صیمره - به کرخه نامیده میشود.

رود خانه صیمره در تمام طول خود دارای ۲۰۰ تا ۲۵۰ مترعرض (دربعضی نقاط تا ۵۰۰ متر میرسد) عمق آن درمواقع مختلف و فصول بمختلف بوده ولی در هر حال عبور از آن بواسطه سرعت جریان سخت و فقط درگدار ها مقدوراست.

در نقشه پیوست وضعیت رودخانه مذکور و کلیه گدارها نموده شده است.

این رودخانه مانع کوهستان را درحقیقت مشکل کرده وسد جدیدی درعقب کوهستان

شهرستان ۲۲ سنندج - شامل بخشهای - سنندج
- قروه
- کامیاران
- سقز
- مریوان
- اوی‌هنك
- میزان شاه
- پاوه

استان ششم شهرستان ۲۶ خرم‌آباد - شامل بخشهای زیر - خرم آباد
- سلسله
- دلفان
- چاغروند
- ویسیان
- زاغه
- کوه دشت
- دوره
- ملاوی

راه وخطوط مواصلات

وضعیت مواصلات این منطقه در نقشه پیوست بطور مشروح نموده شده
. درصورت دقت دراین نقشه اهمیت شهر کرمانشاهان از لحاظ مرکزیت

با زیاد دقت بیشتری ملاحظه خواهیم کرد که در این قسمت (٤) معبر دخولی مهم وجود دارد که معبر و مسیر رودخانه ها میباشد.

- دره مربوان - دره نوسود یا سیروان - دره باویسی یا هواسان - دره قره‌تو

در این قسمت با آنکه ارتفاعات عمود به خط مرزی است معهذا بادقت در وضعیت ارتفاعات ملاحظه میشود که چه قسم ارتفاعات از حد و مرز شاهنشاهی با شیب تند بطرف عراق خاتمه یافته و با دقت و بررسی در آن موقعیت مواقع مرزی ایران کاملا مشهود میگردد.

ازجمله ارتفاعاتیکه فوق العاده موقعیت آن قابل توجه میباشد رشته ارتفاعات هوراست که قسمت کوچکی ازآن در خاك ایران وبقیه آن جزو کشور عراق محسوب میگردد.

پس از این رشته کوه ارتفاعات مهمی تا جاده قصر شیرین خانقین ملاحظه نشده و فقط چند رشته ارتفاعات به اسامی زیر ملاحظه میگردد.

نیله کوه - کوه سلیمان - کوه حسینعلی - کوه علی بیك - کوه یعقوب - کوه طوطیان وغیره.

که بارشته ارتفاعات اصلی مربوط نبوده و یك رشته ارتفاعات مجزای محسوب میوند.

در این قسمت مرز رود خانه سیروان و شعبات آن مخصوص شعبات زیر.

لیله
زمکان - آب
زرشك -
هواسان -
رودقره‌تو

معابر دخولی بطرف داخله کشور میدهند ولی اکثر این معابر بواسطه رشته ارتفاعات بعدی مسدود و یا با معابر دیگر متصل گردیده و یگانه مسیر مهم مسیر خود سیروان استکه تا بیجار ممتد شده.

وخط الراسی آنرا از دره قزل‌اوزن جدا ساخته

کرمانشاهان و یا جاده عیلام متصل میگردد .

قسمت جنوب - سراسر بواسطه سد زاکرس حفظ شده این رشته کوهستان عظیم که بطور متصل و با ارتفاع زیاد و معابر و گذرگاه های خاصی قرارگرفته یك دیوار غیر قابل عبوری را در مقابل مرز تشکیل میدهد که ازهر حیث قابل توجه است چه این سد بواسطه سد های عدیده و بواسطه مجاری مهم مخصوصاً کرخه تکمیل شده واین سدرا مهم ترمیسازد در این قسمت بهیچ وجه معابر دخولی ملاحظه نمیگردد در قسمت دوم راههای مهم دخولی عبارت است از :

خانقین طهران که جاده مهم جنوب محسوب میگردد

جاده مهران عیلام کرمانشاهان

جاده قصر شیرین گیلان شاه آباد

و بالاخره جاده قصر شیرین نفط شاه سومار که بمحازات مرز کشیده شده ودرصورت اتصال به مهران یك جاده مهم نظامی محسوب خواهد گردید.

دو قسمت دیگر درمنطقه خوزستان بررسی خواهد شد

پیوست ۵ نقشه

۱ - نقشه ارتفاعات کبیر کوه

۲ - نقشه گدار های صمیره

۳ - ٤ نقشه های طرق

۵ - نقشه معبر دزفول خرم آباد

منطقه خوزستان محدود به حدود زیر است

- از طرف شمال منطقه لرستان و پشت کوه
- ازطرف مغرب کشور عراق
- از طرف جنوب دریا و شط العرب
- از طرف مشرق کوهستان بهبهان و بختیاری

مختصات زمین از نقطه نظر نظامی

از نقطه نظر مواصلات

الف راههای خشکی - جلگه خوزستان غیر ازفصل بارندگی (اسفند - فروردین آبان) که اراضی آن مملو از گل ولای شده وهر نوع عبور ومرور (غیر از رودخانه‌ها را مشکل وبلکه محال میکند) قابل عبور تمام صنوف وبخصوص عرصه وسیعی برای سوار نظام و عناصر مکانیزه است ولی در فصول بارانی وجود یك شوسه هائیرا که پی ریزی محکمی داشته باشد نه تنهابهره حمل ونقل را زیاد مینماید بلکه برای هرنوع انتقالی ضرورت کامل دارد وبعلاوه اگر در مواقع خشکی عبور ومرور درزمین سهل است ولی این اراضی بوسیله رودخانه ها و غالباً مردابهای قطع شده و این دلیل نیز وجود داشتن یك رشته کامل خطوط مواصلات را درسرزمین مزبور ایجاب مینماید

راههائی که از نقطه نظر سوق‌الجیشی اهمیت دارند عبارتند از :

۱ - رشته راههای داخلی که در امتداد مجاری میاه بطرف فلات ایران ودر سمت سرچشمه رودهای مزبور بقرار زیر صعود مینمایند راه اهواز - دزفول شوشتر خرم آباد که از جلگه خوزستان بموازات کارون بطرف شمال صعود نموده و بعد در طول دره کرخه وارد رشته های زاگرس شده و به لرستان و پایتخت منتهی میگردد.

– مجرای طبیعی سابق خود که به اسم بهمن شیر مستقیماً بطرف جنوب حرکت و بخلیج فارس میریزد

– شط قدیمی (رود ماردن) که ازنزدیکی سابله جداشده و خور موسی را تشکیل میدهد .

– شط العمیا کـه بواسطه گل و لای جریان آن موقوف و بخود خلیج منتهی میگردد .

مجرای فعلی کارون که طبق آثار موجوده در ۱۰۰۰ سال قبل سلاطین وقت نظر به احتیاج و نظریات خاصی این رودخانه را از مجرای طبیعی (بهمن شیر) برگردانده‌اند .

بهره حمل و نقل در این رودخانه از نقطه نظر نظامی

کارون بزرگترین راه نفوذ بخوزستان است .

از خرم شهر تا اهواز قابل عبور کشتی های مسطح القاعده بوده و پس از سد شادروان (در اهواز) مجددا تا شرشتر قابل کشتی رانی است بنابر این از سد مزبور محمولات را از کشتی به کشتی دیگر حمل نمود .

بطور خلاصه ـ عرض کارون درمقابل خرم شهردرحدود ۱۵۰۰ متر و عمق رود خانه برای کشتی هائیکه ۷ تا ۸ هزار تن مکفی است که میتوانند ازشط‌العرب تادهانه بهمن شیر حرکت واز این محل تا احواز با بار گیری ۱۰۰۰ تن عبور کنند ازاهواز به شوشتر ـ (که درحقیقت یك بندرگاه ومحل مبادله کشتی هاست) قایقهائی با ظرفیت ۱۰۰ تن میتوانند تردد کنندبا ملاحظه ارقام فوق بخوبی میتوان به اهمیت کارون از لحاظ حمل و نقل نظامی پی برد چه با استفاده از این رودخانه

۶۷۰۰ متر مکعب آب وارد خلیج مینماید.

و در مصب شط العرب رشته کوهی است که سیر کشتیهای بزرگ را خطرناک میسازد مگر آنکه محمولاتش کم باشد بهمین مناسبت است که انتهای راه آهن بغداد در کنار خلیج کویت که ساحل آن نسبتاً عمیق است قرار شده سواحل این شط تا نزدیکی بصره بوسیله نخلستان منظمی پوشیده شده ولی عمق این نخلستان ها از ۳۰۰ تا ۵۰۰ متر تجاوز نمینماید و از آن به بعد به صحرا منتهی میگردد.

بوسیله کانال روکاو علائم و چراغهای دریائی در مدخل شط تسهیلات زیادی در امر کشتی رانی حاصل شده است.

اهمیت نظامی شط العرب - از نقطه نظر مواصلات شط العرب منبای کلیه مواصلاتی است که تا منتهای الیه جلگه خوزستان و بین النهرین نفوذ مینماید چه از این طریق میشود در کارون تا اهواز و بلکه تا شوشتر و دزفول صعود و از طرف دیگر بوسیله دجله تابعه بغداد پیش رفت و بعلاوه شط مزبور یگانه شریانی است که عراق را از راه دریا تغذیه مینماید.

بنا بر این بخوبی به اهمیت خرمشهر در ساحل ایران و بصره در ساحل عراق پی برده میشود.

کسی که در آن واحد دو تکیه گاه دریائی بصره و خرمشهر را در دست داشته باشد حاکم بر شط و میتواند همه گونه در سواحل شط سیادت داشته باشد.

بررسی مرز از شمال بجنوب

از حدود لرستان بطرف جنوب رشته های زاگرس (با اسامی محلی کبیر کوه

آسیا بفروش میرفته .

امروزه که شروع به آبادی خوزستان شده و دیر یا زود این قطعه تقدم اولیه خود را حائز گشته و بعلاوه با اهمیت روز افزون نفط و استفاده از خطوط ارتباطی خشکی و دریائی مانند شط العرب و کارون که تا قلب خوزستان پیش آمده است این مدار ومحور اقتصادیات شرق نزدیك وپرقیمت ترین نگین تاج شاهنشاهی ایران شده و محل اتصال و ارتباط شرق و غرب عالم خواهد شد .

از امروز بهمان تدریجی که اقدامات اساسی در اقتصادیات خوزستان میشود باید بهمان نسبت و بلکه بیشتر بفکر دفاع این شهرستان بوده و در اذای هر کلنگی که برای مسئله آبیاری وبهبودی امور اقتصادی این سرزمین زده میشوددوبرابر ساختمان های تدافعی باید بعمل آید بقسمی که آنروز که خوزستان حائز مقام اولیه خود شود بوسیله یك کمر بند پولادین محاط باشد

تقسیمات اداری و سیاسی

طبق قانون تقسیمات کشور مصوبه ۱۹ر۱۰ر۱۶ منطقه خوزستان تشکیل دو شهرستان بشرح زیر :

شهرستان اهواز — شامل بخشهای
- اهواز
- شوشتر
- دزفول
- مسجد سلیمان
- طوف سفید
- رامهرمز

فصل هشتم

راجع به خیلج فارس

درد نیای امروزه بهترین وسیله ارتباط و اتصال باد نیادست داشتن به دریا و دارا بودن خطوط دریائی چه با دارا بودن این خط ارتباطی میتوان گفت که ارتباط با دنیا دارا بوده و از لحاظ تجارت و توسعه بازار امتعه داخلی همه گونه موفقیت حاصل میشود در صورت دست نداشتن بدریا با تعدادی کشور های معین هم مرز و در نتیجه ارتباط کشور و بسط امور تجارتی و اقتصادی محدود خواهد کما آنکه در مخاصمات امروزه ملاحظه میکنیم در صورت تیره شدن مناسبات بین دوکشور جدیت خواهند کرد که حتی‌الامکان ارتباط دریائی دیگری را بکلی قطع نمایندتا بدین وسیله توصلات این کشور از لحاظ کمکهای مادی و معنوی سایر کشور ها کم وبکلی محدود سازند پس امروزه کشور های متمدن احتیاج به سواحل دریائی و مرزدریائی داشته وهر کشوری که فقد سواحل دریائی است نمیتواند امید وار به ترقیات مهم و برجسته باشد.

کشور شاهنشاهی تقریباً دارای ۲۵۰۰ کیلومتر سواحل دریائی است :

در جنوب ۱۸۰۰ کیلومتر در خلیج فارس و دریای عمان

در شمال ۷۰۰ کیلومتر در بحر خزر

بدیهی است سواحل جنوبی از لحاظ ارتباط آزادی که با کلیه جهان حاصل

مساحت و وضعیت

- مساحت این خلیج در حدود ۹۷۰۰۰ کیلومتر مربع است .

طول آن در عریض ترین نقاط از بوبیان تا شر جاه ۹۴۰ کیلومتر .

درکمترین نقاط ۴۰۰ کیلومتر

عمق ۴۰ تا ۵۰ قد در راس موزندام ۸۰ قد است

موقعیت - واقع بین ۲۲ و ۳۰ درجه عرض شمالی

۴۸ و ۶۷ درجه طول شرقی

رودخانه‌های که وارد این خلیج میشوند

- مهمترین رود خانه که وارد این دریا میشود شط العرب است که مهمترین قسمت آبهای لازمه را وارد این دریا میسازد و از سنه ۱۷۶۶ شامل کارون نیز شده است بعد از شط العرب مجاری مهم دیگری نیست جز بعضی مجاری کم اهمیت که بین تمام آنها میتوان رودخانه‌جراحی - هندیان‌را اسم بر نمود .

سواحل

بطور کلی خلیج فارس دارای سواحل بسیار ممتدی است کـه قسمت جنوبی آن جزو عربستان و تحت نظر و حاکمیت انگـلستان اداره و سرپرستی میشود و قسمت شمالی آن متعلق به کشور شاهنشاهی است سواحل ایران بطور کلی عمیق‌تر از نواحی عربستان میباشد در سواحل ایران دونوع نقطه برای نزدیك شدن به ساحل میتوان در نظر گرفت بنادر و پناه‌گاههای ساحلی .

سواحل خلیج فارس و دریای عمان در تمام طول ساحلی ایران دارای یك اهمیت و عظمت نیست چه میدانیم وقتی دست رسی به ساحل نافع و مؤثر است کـه

۳) در ساحل فارس منطقه بوشهر که در هر عصر یك راه دخولی نزدیك و مستقیمی محسوب شده و دارای اهمیت نظامی فوق‌العاده است .

٤) سواحل خوزستان که امروزه در درجه اول اهمیت بواسطه‌وجود معادن نفط خیز و خاتمه راه آهن سرتاسری ایران محسوب شده وبیش از تمام نقاط ساحلی ایران دارای اهمیت است .

نقاط مندرجه بالا را یکایك مورد بررسی قرار خواهیم داد .

اهمیت نظامی بندر عباس

اهمیت اولیه این محل بواسطه مجاورت باب هرمز است چه بطوریکه از اسم آن درك میشود درب خلیج فارس محسوب شده و قفل و بست این درب مهم جزایر هرمز ـ لارك ـ قشم ـ هنگام است که دارای مشخصات زیر میباشند .

هرگونه تحدید به باب‌هرمز و این جزایر یك تحدید غیرمستقیمی برای بندر عباس و کلیه خلیج محسوب میگردد چه محل ارتباط این دریا با دریای آزاد از این محل است .

ـ جزیره لارك ـ در ۳۵ کیلومتری ساحل واهمیت آن بیشتر ازلحاظ دفاع دهانه خلیج است .

ـ جزیره هرمز ـ در ۲۰ کیلو متر جنوب شرقی بندر عباس و ۱۰ کیلو متری ساحل بندر مقدمی برای تحدید بندر عباس و سواحل است بطوریکه پرتقالیها همین استفاده را نموده اند .

ـ جزیره قشم درحدود ۱۰۰ کیلومتر ساحل را پوشش نموده و درحقیقت باب هرمز و امتداد آنرا بدو قسمت نموده است .

یکرشته ارتفاعات کوچکی بمسافت یك کیلومتری دید خوبی بطرف بندرگاه و دریا دارد در مسافت ۳۰ کیلو متری یکرشته ارتفاعات موازی با ساحل ملاحظه میشود به اسامی زیر

کوه کنو	۱۲۳۰
کوه خونکو	۲۲۵۰
کوه نمك	۱۳۴۰ متر

در این منطقه رودخانه های چندی وجود دارد که بدریا میریزند .

از جمله رود شور . رودکول . رود شیرین . رود میناب

مواصلات — مواصلات مهم این نقطه عبارت است ازراه اتومبیل روی کرمان بندر عباس که از وسط کوه کنو نمك عبور و از تنگه زاغ با پیچ و خم زیاد عبور و اردره حاجی گذشته و پس از عبور از تنك نیراو گردنه چاه چاقوت وارد جلگه سیرجان میشود .

ـ در سیر جان از این راه شعبی بطرف نیریز و بشیراز منشعب میشود .

ـ در ۲۰ کیلو متری بندر عباس شعبه دیگری بطرف لار و شیراز میرود که فعلا برای اتومبیل مناسب نیست

ـ از خود بندر عباس راه قاطر روئی به میناب و کرمان میرود .

اهمیت سواحل بوشهر

منطقه بوشهر در ازمنه قدیمه خیلی اهمیت داشته و در حقیقت نزدیك ترین راه دخولی برای رسوخ به فلات ایران محسوب میشده است حتی در سنوات اخیر بندر بوشهر تنها راه تجارتی طبیعی ایران با خارج بوسیله راه کازرون شیراز بمرکز بوده و مرکز دریائی ایران محسوب میشد ولی باز شدن راه آهن خوزستان وتهیه

یك شبه جزیره واقع شده است که بوسیله باطلاقهائی بساحل متصل و در موقع طغیان آب بصورت جزیره طویلی (شمالی جنوبی) درمی‌آید و در جنوب آن بندر ری شهر واقع شده .

آبادی در این مناطق (باستثنای منطقه بهمنی که آب مشروب در این منطقه وجود داشته و باسم چاه زنگی معروف است) میتوان گفت تقریبا بهیچوجه وجود ندارد کشتی ها در ناحیه ری شهر میتوانند تا ۳ کیلومتری ساحل بیایند ولی بطور کلی بایستی ۶ کیلو متری ازساحل لنگر انداخته بارهای خود را بوسیله کرجی بساحل برسانند از این نقطه یك خط تلگرافی زیر دریائی بطرف جاسك امتداد میابد و در ری شهر چندین چشمه و منبع آب یافت میشود .

۲ - **بندر ریك** - بواسطه مجاورت بـا بندر بوشهر دارای اهمیت میباشد ولی با در دست داشتن این بندر میتوان با استفاده ازراه ساحلی به دو طرف حرکت نمود (بندر بوشهر و دیلم) ولی از آنجائیکه راه نفوذی بداخله ندارد عملیات چندان پیشرفتی بسمت داخله نخواهد داشت .

آب و هوای این بندر نسبتا سالم و خوب و دارای چاه های آب میباشد .

۳ - **بندر گناوه** - این بندر اخیرا بوسیله کمپانی نفط انگلیس اهمیت مخصوص بخود گرفته ودر حدود ۲۰۰ کیلومتر راه اتومبیل روئی بطرف بهبهان دارد ولی بالاخره لنگرگاه فرعی محسوب خواهد شد زیرا اولا عمق دریا در این منطقه کم و مخصوصا باد های شمالی نزدیك شدن سفاین جنگی را بخشکی تا درجه مشکل مینماید این بندر از نقطه نظر راهی که بداخله متصل مینماید دارای اهمیت میباشد و کشتیها مانند بوشهر میتوانند تا سه کیلومتر آن نزدیك شوند،

مانع جریان باد شده وازطرف جنوب و مغرب چون کوهی حائل نیست بادهای سخت میوزد ودر اواخر تابستان و پائیز باد از طرف جنوب شرقی جریان دارد .

بارندگی سواحل ایران بیش از سواحل عربستان وارتفاع باران سالیانه در ناحیه بوشهر به ۲۹ سانتیمتر میرسد وبر خلاف آنچه که معروف است هوای سواحل خلیج در بهار و پائیز خشك و سالم است و اروپائیهائیکه از گرمای تابستان هندوستان خسته شده اند برای تحصیل سلامت و تجدید قوت بسواحل ایران میایند ولی در فصل تابستان گرما شدت کرده و با رطوبت مخلوط میگردد و با وسائل مخصوص ووسائل جدید میتوان رفع آن را نمود و مقدار بخار آب در بوشهر از ۶۳ تا ۸۲ میرسد

سواحل خوزستان از سیارما تا بهمن شیر

الف ـ جغرافیای طبیعی ـ ساحلی پست وباطلاقی است که دامنه باطلاقش هنگام مد دریا در بعضی نقاط تا ۱۵ کیلومتر امتداد دارد ساحلی است دارای بریدگیهای فراوان که آب بشکل خلیجهای کم و بیش طویل و باریکی در آن فرو رفته تشکیل خور های بسیاری از قبیل: خور موسی ـ خور دوراك ـ خور شاهپور ـ خور بهمنشیر و خور های کوچك کم اهمیت دیگر داده است اگر بعضی از نقاط آن در تابستان خشك باشد بمحض بارندگی بخصوص در فصل زمستان بقسمی باطلاقی است که عبور از آن میسر نخواهد بود بدین لحاظ در ساحل مزبور خطوط مواصلات دیده نمیشود وراه ساحلی بوشهر ـ خرمشهر ـ مجبور شده از بندر دیلم به مغرب رفته فاصله خود را از دریا زیاد تر کند بحدیکه در هندیان قریب ۳۰ کیلو متر و از این ببعد در حدود ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر بلکه بیشتر جاده ازساحل مسافت میگیرد . فقط فرو رفتگی زیاد خور موسی درساحل باعث شده که راه دراینجا برای الحاق به بندر

ـ ر ـ بهمنشیر که شعبه از کارون بوده وبحور بهمن شیر ملحق میگردد که کشتیهای مسطح کوچك از آن عبور میکنند.

علاوه بر آنچه که ذکر گردید نهرهای کم و بیش مهم دیگری از نقاط مختلف به حورها و دریا میریزند که قابل ذکر نیستند.

ب ـ **طول این ساحل از** میاراما تا بندرشاهپور قریب ۱۲۰ کیلومتر

بندر شاهپور تا حور بهمنشیر قریب ۸۰ کیلومتر است

ج ـ **دهلیز بندی** حور دراك و حور موسی میتوان گفت ساحل مورد بحث را بدو دهلیز متمایز تقسیم مینماید.

۱ ـ دهلیز شرقی ـ بندر شاهپور

۲ ـ دهلیز غربی ـ که متضمن بندر مزبور نیز میباشد

د ـ **بنادر** ـ عبارتند از بندر شاهپور و بندر معشور

بندر معشور ـ بندری است قدیمی که فعلابمناسبت ایجاد بندر شاهپور اهمیت غیر قابل توجه آن نیز از بین رفته است و حالا جز جهازاتی در حدود ۲۰۰ تن بانجا نمیتوانند نزدیك شوند.

بندر شاهپور ـ از اوایل سال ۱۳۰۶ شروع به تهیه این بندر گردید باآنکه بنظر میرسد از لحاظ شرایط بندری چندان مناسب نمیباشد بخصوص به مناسبت باطلاقی بودن اراضی مجاور وتوسعه آن تولید مخارج گزاف نماید ولی درآتیه نزدیکی یکی از مهمترین بنادر جنوب خواهد شد وشاید کمپانی نفت جنوب خود حاضر به توسعه این بندر گردد زیرا ..

۱ ـ حور موسی به مناسبت عرض دهانه (بیش از ۱۵۰ متر) و عمق هنگام

شهرستان فسا شامل بخشهای زیر

- فسا
- نیریز
- اصطهبانات
- داراب
- سعادت آباد

شهرستان آباده شامل بخشهای زیر

- آباده
- سمیرم
- بوانات

شهرستان لار شامل بخشهای زیر

- لار - لنگه - گاربندی - بنك - جهرم - جویم .

دالان شیراز بوشهر

کلیات - معبر بوشهر بشیراز از راه کازرون برای قسمتهای مختلفه ارتش از صعب العبور ترین خط سیر های کشور شاهنشاهی است چه از یکطرف محصور از کوههای عظیم و صعب العبور است که قطع نظر ازاشکال عبور بار کشهای سنگین حتی برای صنف توپخانه وعرابه های چرخی خالی ازاشکال نیست چه بیشتراز گردنه هائی که از شیراز بطرف بوشهر سرازیر میگردند هر کدام دارای بیش ۶ تا ۷ کیلو متر شیبهای تند هستند که حرکت هرگونه وسائط بار کشی را دچار اشکال مینمایند .

- وضعیت جغرافیائی - مسافت از شیراز به بوشهر قریب ۲۸۶ کیلو متر که ۲۱۹ کیلومتر آن تا برازجان کوهستانی بوده وازبرازجان تا بوشهر که قریب ۵۶

کند بروزرقان بجلگه مرو دشت وارد و از رودخانه بندامیر بوسیله پل خان عبور و و بطرف اصفهان سرازیر میشود.

این جلگه یکی از جلگه های پر ثروت و حاصل خیز ایران بشمار رفته و استعداد قبول واحدهای بزرك را دارد میباشد .

جاده بوشهر - از مغرب شیر از خارج از ارتفاعات کوه سبز پوش و از گردنه ملاخور عبور نموده سپس دامنه ارتفاعات دالوراطی کرده وسمت بجنوب جاده وارد دشت ارژن میشود ارتفاعات این منطقه درهمه جاقابل عبوروداری ارتفاع زیادی نمیباشد دشت ارژن جلگه بالنسبه مسطح و وسعت آن در حدود ۲ کیلومتر و اطراف آنرا یك رشته ارتفاعات مهم سنگی که مثل دود دیوار احاطه کرده‌اند محدود نموده است این جلگه بوسیله جوی های متعددی که داخل رودخانه شاهپور میشوند مشروب و پس از این جلگه جاده داخل منطقه کتلها که از جنگلهای تنك مستور گردیده داخل میشود.

۲ - **منطقه کتلها** - جاده پس از طی پنج کیلو متر از دشت ارژن وارد منطقه کتلها که ازجنگلهای تنك مستور گردیده میشود اولین گردنه مهم که موسوم به کتل پیر زن میباشد دارای پیچ وخمهای زیادی بوده وعبور از آن بدون در دست داشتن ارتفاعات غیر ممکن است - رود خانه شاهپور از ارتفاعات این کتل سرچشمه میگیرد ارتفاع متوسط این کتل ۱۴۵۰ متر است

جاده پس ازعبوراز گردنه مزبور بکتل دیگری که موسوم بکتل دختر است داخل میشود این کتل از کتل پیر زن مرتفع تروخطرناك ترمیباشد وعبور وسایل نقلیه بایستی بااحتیاط زیادی بوده و از سرعت آنها خیلی میکاهد در طرف چپ این کتل دریاچه کوچکی

را تا آبادی کنار تخته پیروی مینماید آب رود خانه شور و قابل شرب نیست .

دالان کنار تخته که از آبادیهای چندی تشکیل ودارای نخلستان فراوانی است آخرین دالان این خط محسوب و برای سایر دالانهای قبل موقعیتی بس مناسب را دارااست این دالان را کوههای عظیم که معروف بکتل ملواست پوشش وکاملا محفوظ کرده است کتل ملو که تشکیل یك دیوار صافی را داده است که ارتفاع متوسط آن قریب ۱۲۰۰ مترودرتمام خط ساحلی تقریباً سلسله آن امتداد دارد وبجلگه وسیع برازجان وجلگه ساحلی مشرف بوده تشکیل یك موضع دفاعیکاملا خوبی را (اولین موضع معبر کوهستانی بوشهر به شیراز) را میدهد جاده دراین کتل با پیچ و خمهای زیادیکه دارای پرتگاههای زیادی است بجلگه ساحلی سرازیر میشود عبورازاینجاده بدون در دست داشتن ارتفاعات غیر ممکن و دفاع آن با عده کمی میسر میشود عمق این منطقه از اول تنك ملو تا پل دالکی تقریباً ۲۵ کیلومتر است .

۵ - **جلگه ساحلی و ساحل خلیج** ازگردنه ملوجاده سمت بجنوب ازپل دالکی (روی رود خانه ها که از ملتقای رود شاهپورودالکی تشکیل میشود) عبور وبجلگه ساحلی سرازیر میشود و پس از طی دشت دالکی به برازجان میرسد از دالکی پیاده روئی که امتداد رود خانه داخلی را متابعت مینماید بطرف بالارود میرود

برازجان دراین جلگه تشکیل یك گره مواصلاتی داده واز این جهت موقعیت مناسبی رادارامیباشد دراین جلگه هیچ مانعی برایعبور صنوف مختلفه ارتش وجود ندارد مگر در مواقع بارندگی که درنزدیکی بوشهر تشکیل یك باطلاقی میدهد عبور از خارج جاده غیر ممکن است - ازبوشهر جادهای که اهمیتش ازجاده اولی کمتراست از اهرام عبور کرده و نزدیك تنگه زرد دو شعبه میشود که یك شعبه آن ازفراش بندر

واقع وبدین جهت برای پیاده کردن قوا متناسب نمیباشد و هیچ نوع راه دخولی از ساحل بطرف کشور وجود ندارد .

منطقه کرمان

منطقه کرمان بین سایر مناطق کشور شاهنشاهی منطقه فوق العاده محصوری محسوب میگردد چه ازطرف مغرب کوههای مرتفع فارس - ازطرف شمال کویرلوت از طرف مشرق باطلاقهای پست مکران و ازطرف جنوب کوهستان مکران امتداد یافته و باضافه معابر خیلی محدود از این منطقه وسیع عبور مینماید فلات وسیعی که تمام مغرب ایران رافرا گرفته ازیك رشته ارتفاعات پیوسته وجلگه‌های موازی تشکیل میشود که در جنوب فلات کلیه این ارتفاعات بهم ملحق میشود وقله لاله‌زار که بارتفاع ۵۰۰۰ مترراست مشرف به این ناحیه میباشد وروی این اصل کلیه معابر درکرمان متمرکز میشودازاین‌رواهمیت کرمان‌رامیتوان ازازمنه گذشته در نظر آورد .

کرمان دارای رود خانه مهمی نیست یگانه رود مهم آن خلیل رود است که از جیرفت میگذرد شمال شرقی این استان سراسر پوشیده از صحرای پستی است که تا خراسان ادامه دارد ولی بمناسبت عبور راه فارس به سیستان وفارس به خراسان این منطقه بکلی غیر مسکون نبوده با دارا بودن وضعیت صحرای خود شامل جاده ها و آبادی‌ها است .

آب وهوای کرمان بواسطه وجود مناطق مختلف کوهستان - صحرا بسیارمختلط و دارای اقسام میوجات سرد سیری و گرمسیری میباشد .

مساحت کلیه منطقه کرمان در حدود ۲۲۰٬۰۰۰ کیلو متر مربع وجمعیت

چون در این منطقه حساس وقابل توجه برای بررسی ماسواحل جنوبی کرمان ودرحقیقت راه دخولی آن میباشد لذاقسمت ساحلی آنرا ضمن بررسی سواحل خلیج فارس مورد بر رسی خواهیم کرده .

پیوست ۲ نقشه

۱ – نقشه جاده دخولی بوشهر شیراز

۲ ـ نقشه طرق مواصلات فارس وکرمان

وضعیت عمومی

استان مکران به چهار قسمت مجزا تقسیم میشود که هر یك دارای مشخصات معینی میباشد.

ناحیه سرحدی —

ناحیه سراوان —

ناحیه بلوچستان مرکز یا سراوان -

ناحیه مکران

ناحیه سرحدی این منطقه بکلی کوهستانی است و از جنوب سیستان تا شمال جالق — خط مرز را تشکیل میدهد آب و هوای این منطقه خیلی سخت و قلل مهم کوهستانی در آن واقعه شده از جمله قله تفتان که بالغ بر ۳۹۶۲ متر میباشد وبطور کلی این منطقه پوشیده از رشته ارتفاعات است در این منطقه رودخانه لادیز جریان دارد که وارد رود میرجاوه میشود بواسطه وجود این رود خانه نواحی مجاوران حاصلخیز است و جز این ناحیه بقیه منطقه بدون اب است و حتی برای احتیاجات سالیانه وارزاق لازمه بایستی از منطقه سیستان وکرمان اقدام نمایند .

شهر ها و نقاط مهم این منطقه عبارتست از :

شهر زاهدان که شهر بکلی جدید و دارای ٥ الی ٦ هزار نفر سکنه است و محل پادگان یك هنك است .

شهر خواش که مرکز لشکر و فعلا سکنه آن از ٤ هزار تجاوز نمینماید و موسسات جدیدی در آن برای عمران وترقی منطقه شروع شده .

کشت - واقع در جنوب خواش و دارای یك رشته قنات مخصوص

منطقه از لحاظ نظامی و عبور رودخانه (راپیچ یا فانوج است) که بواسطه زیادی گل ولای عبور از آن مشکل و سخت میباشد .. این منطقه دارای مراتع و چمن زارهای زیاد است .

قراء مهم این منطقه عبارتست از :

- بنت

- قصر قند

- باهو کلات و غیره

سواحل بلوچستان

سواحل بلوچستان — بلوچستان ایران دارای ۷۵۰ کیلو متر سواحل دریائی است که بهترین وسیله را برای ارتباط و اتصال با کشورهای مجاور و سایر نقاط عالم اجازه میدهد .

سواحل بلوچستان اکثر بریده و باارتفاع زیاداز دریا واقع شده و باضافه بواسطه بادهای موسمی نزدیك شدن بسواحل جز در بنادر معینه غیرمقدور است اینك بنادر مهم این سواحل را یکایك مورد بررسی قرار میدهیم .

جاسك - سواحل جاسك دارای پست و بلندی و اراضی آن شنزار و قسمتی از اراضی پست آن نیز چمن‌زار است این بندرگاه دارای دو لنگر گاه است کشتیهای بزرك معمولا در خلیج غربی در ۲ کیلومتری و قایق‌ها در خلیج شرقی داخل میگردند قوای‌نظامی در هوای خوب میتوانند در هر نقطه ساحل در خلیج پیاده شوند ولی بار و محمولات ممکن است در ۲ یا ۳ کیلومتری تلگرافخانه بساحل حمل شود در این بندرگاهها قایقهای محلی با ظرفیت ۱۸ الی ۲۸ تن یافت میشود دواب و احشام

جاده شوسه‌ازاین بندرگاه بطرف ایرانشهر میرودکه‌تقریباً بطول ۳۵۰ کیلومتر است.

تیز - این بندر دارای ۱۰۰ متر طول و ۱۰۰ متر عرض است تا لب دریا ساحلش شنزار وبرای فرود آمدن‌بهتر است کشتیهائی که‌دارای ۲ متر آب گیرمیباشند میتوانند تا ۲۰ متری ساحل نزدیك شوند آب مشروب از ۳ دهنه چاه مجاور بدست میاید این نقطه یك مبناء عملیاتی خوبی محسوب میشود این بندر برای پیاده کردن پیاده و آذوقه مناسب است.

کواتر در ۳ کیلومتری ساحل ٤ لنگرگاه برای کشتیهاوجود دارد سکنه این بنادر درحدود ۱۰۰۰ نفر.

کلاك یك زمینی‌درسمت شرق دهنه‌رودخانه‌را پیچ‌بمسافت ۷۰۰ مترموجود است در اطراف آن چندین‌خلیج با دهنه های کوچك است که فقط راه عبور ماهیگیر ها میباشد.

سکنه مکران

سکنه مکران عبارتست از بلوچ ها و براهوی ها میباشند هر قدر که تا کنون از طرف دولت برای تغییر اخلاق و آداب آنها اقدام و موفقیت هـای شابانی حـاصل شده است ولی بایستی فراموش نـکرد که این اهالی قرنها از سایر نقاط کشور دوربوده و حتی نوع زندگانی و آداب آنها با تمدن امروزه اختلاف زیاد دارد.

درتمام مناطق مکرانـــ تمام قراء وقصبات دارای قلاع کوچك خا کی بارتفاع ۱۲-۱۵ متر است که در کـنار نخلستان ها واقع و بوسیله این نخلستانها میتوان تا ۱۰۰ متری آنها رفت دیوارها اصولا ۲ تا ۳ متر قطر دارد که توپ کوهستانی

خط آهن رباط است که با مشخصات زیر در مجاورت مرز ساخته شده .

اصولا ساختمان این راه آهن از سندبه کویته در ۱۸۷۹ شروع شده و شهر کویته نیز در همین تاریخ ساخته شده این خط آهن پس از عبور از صحراهای بی آب و علف به نو کندی که نسبتاً آبادی مهم و بزرگی است رسیده سپس درمیر جاوه نقطه مرزی خاتمه می یابد درسنه ۱۹۱۹ این راه آهن را انگلیس ها تا زاهدان امتداد داده ودر حدود ۹۹ کیلومتر درداخله خاك ایران ساخته شده تقریباً وسائل کار ها را میتوان از وسائل باقی در دو ایستگاه میرجاوه وزاهدان درنظر گرفت(درقسمت ایران راه آهن کار نمی نماید).

- میرجاوه شامل یك بارانداز و یك سکو مرتفع بطول ۳۰۰ متر

- زاهدان شامل یك بارانداز دو سکوی مرتفع هر کدام بطول ۳۰۰ متر

بدیهی است وجود این راه آهن در این صحرای تقریباً نیمه سکون مهمترین وسائل برای تأمین ارتباط بوده و منطقه مجاور آن از لحاظ نظامی اهمیت بسیاری را دارا خواهد بود - چه در این منطقه دو راه دخولی ملاحظه میشود .

یکی راه حرمك - مشهد

یکی راه نصرت آباد - بم

بهترین گواه برای اثبات این اهمیت موسسات مختلف و جاده های متعددی است که درزمان قدرت خود انگلیسها در این منطقه تهیه نموده اند .

دومین نقطه حساس مکران - سواحل است که بین سواحل در درجه اول چاه بهار و در درجه دوم جاسك را میتوان نامبر نمود .

۱ – پشت‌آب ۲ – شیب آب ۳ – شهرکی ٤ – میاروغی ۵ – میانکنگی که کلیه دارای ۳۵۰ ده بزرك و کوچك میباشد .

کلیه سکنه سیستان را میتوان از لحاظ ثروت و وضعیت اقتصادی بدو قسمت کرد نصف مالدار و حشم دار نصف دیگر زارع بطور کلی این منطقه که بین کویر های نمك وبیابانهای لم یزرع واقع‌شده بواسطه آب زیاد و وضعیت این خاك دارای حاصل خیزی کاملی است بوده که استعداد رشدهر گونه زراعت‌های گرمسیری وسر دسیری را دارد فعلا این شهرستان دارای ۵۰ الی ٦۰ هزار تن حاصل در سال است .

ـ که در صورت مراقبت و رسیدگی ممکن است چندین برابر شود روی همین اصل این منطقه همیشه اوقات یکی از مناطق غله خیز ایران بشمار رفته است .

ـ احشام این منطقه را نیز بشرح زیر میتوان شرح داد .

گاو ـ گوسفند ـ بز – و غیره که گاوها درحدود ۷۰ هزار گوسفند و بز در در حدود ۴۰۰,۰۰۰ اسب و مادیان در حدود پنج هزار تخمین زده میشود . بیشتر نگاهداری این حیوانات دراین منطقه بواسطه وجود مراتعی است که در سواحل دریاچه هامون موجود و در حدود ۷۰۰ کیلومتر مربع حدس زده میشود .

خط ارتباط – این شهرستان بوسیله سیم

یك خط به بیرجند و مشهد —

یك خط به زاهدان وبم و کرمان— متصل است

جاده ـ جاده های شوسه‌زابل بشرح زیر است .

جاده قبلی زابل زاهدان

جاده زابل به کوهك که از طرف خالصجات ساخته شده

پیوست ۳ نقشه

- نقشه مکران
- نقشه بلوچستان مرزی
- نقشه طرق مکران

www.ketabha.org

با آنکه موانع ممتدیی در پی نیست ولی باز نقاط حساس و مهم این خط دارای موانع مشخصی از لحاظ دفاع بوده و سایر نقاط غیر حساس سراسر ازطرفین پوشیده ازصحرای لم یزرع غیر مسکون است که خود مهمترین موانع رادر موقع خود تشکیل خواهد داد در سراسر مرز های کشور خطوط و راههای دخولی معینی وجود دارد که هر یك در منطقه مربوطه مورد بررسی قرار گرفته است و بطورکلی این خطوط مشخص است مرکز کشور یعنی قسمت واقع بین

قم بجستان | صحرای یکملی لم یزرع و کویر است که یك مانع
شاهرودویزد | کاملی محسوب میشرد .

رودخانه ها — وجودکوهستان ها در نقاط مختلف کشور مجاری میاه بسیاری بوجود آورده که ازلحاظ حاصلیخیزی و بسط کشت و زرع کشور خیلی نافع و موثراست درسمت‌مشرق بواسطه نبودن ارتفاعات متصل‌وبطوریکه در بالاذکر شد و وجودبیابانهای بی حاصل موضوع آب خیلی دشوار است وقدری به زحمت بدست خواهد آمد .

بدیهی است در یك کشور پهناوری که دارای ۱٫۶۰۰٫۰۰۰ کیلو متر مربع اراضی ودارای خطوط‌مرز ممتد وسیعی در حدود ۷۲۳۵ کیلومتر میباشد . وجود خطوط مواصلات ازهرحیث مهم واز لحاظ نظامی قابل توجه است چه با بودن یك خطوط ارتباط مرتبی همه‌گونه تمرکز و حمل و نقل قوایا رسانیدن احتیاجات بسهولت انجام خواهد گرفت .

ودرحقیت پادگـان هر یك ازاستانها و شهرستان ها درموقع لزوم قادربه کمك و مساعدت دیگری بواسطه این خطوط ارتباطی خواهند بود روی این نظر با آنکه خطوط ارتباط موجوده در مناطق مربوطه ذکر شد باز یکمرتبه دیگر کـلیه خطوط

خط جنوب ـ این خط بطول ۹۲۰ کیلومتر است که ازبندر شاهپور از کنار خلیج فارس شروع شده در دشت همواری تا اندی مشك (صالح آباد) آمده سپس وارد قسمت کوهستانی و کناره دره دیز شده در دو رود وارد فلات مرکزی میشود تا دو رود متجاوز از ۱۰۰ تونل در این خط ساخته شده که بزرگترین آن ۲۵۰۰ متر طول دارد .

راه آهن آذربایجان ـ این خط بطول ۱۹۱ کیلو متر و بخط آهن روسیه مربوط است ولی بهره برداری آن زیاد و نظیر خط سرتاسری نیست .

خطوط کشتی رانی ایران

رودخانه‌ها ــ بین رودخانه های ایران یگانه رودخانه‌ایکه قابل کشتی رانی است رود شط العرب و کارون است سایر رود خانه ها بهیچوجه قابل کشتی رانی نیستند جز رودخانه های زیر در مسافات مندرجه .

-- رودخانه گرگان بین خواجه نفس و امچه علی بمسافت ۱۸ کیلومتر

-- رودخانه چمچاله در گیلان بین چمخاله و لنگرود بمسافت ۱۲ کیلومتر

رود بابل در مازندران بین بابل و بابل سر و رود تجن تا فرح آباد بمسافت کمی

شط العرب ـ از دهنه فاو تا بصره پس از عبور از آبادان و خرمشهر در تمام طول خود معبر کشتی های بزرگ است کارون از خرمشهر تا اهواز ۱۸۰ کیلومتر (کارون پائین از اهواز تا شوشتر ۱۰۰ کیلومتر (کارون بالا)

دریاچه رضائیه ــ در این دریاچه تعدادی کشتی های کوچك موتوری کار مینماید که بین نقاط مندرجه حرکت میکنند.

شرفخانه ــ اق گنبد

خطوط مهم مواصلات کشور که از لحاظ سوق‌الجیشی قابل اهمیت است

جاده بین کدام نقطه	طول	مدتیکه برای طی آن لازم است: باخودرو سواری	باکامیون باری	ملاحظات
طرابوزن - تبریز	۹۶۰	—		۲۵۰ کیلومتر تابازرگان نقطه مرزی ترکیه
خوی ماکو بازرگان	۱۳۵	۵ تا ۶ ساعت		تا مرز ترکیه
خوی صوفی علی	۱۴۳	« «		« «
تبریز - خوی	—			از راه مرند قرخلر ۶۰ کیلو متر از جاده سابق نزدیک‌تراست
تبریز - جلفا	۱۳۵	پنج ساعت		
جلفا - رضائیه	۲۱۹	۸ ساعت		ازطریق خوی
کلمانخانه - رضائیه	۲۱			بندر کنار دریاچه شاهی
ماکو - عربلر	۵۵			مرز شوروی
اردبیل - تبریز	۲۱۱			
اردبیل - پیله سوار	۱۴۰			کالسکه‌رو ازطریق برزان
پیله سوار - حسن خانلو	۴۲			ازطریق بستگی خیاواهر
پیله سوار - تبریز	۲۸۸			
اردبیل خلخال	۵۵			
اردبیل - میانج	۱۸۰			کالسکه‌رو ازسراب میگذرد
آستارا - اردبیل	۷۰			
حیدر آباد - رواندوز	۸۲			تا خانمه نقطه مرزی بین کشور ایران وعراق
آستارا - به رشت	۱۷۳			از کنار دریا

www.ketabha.org

خطوط مهم مواصلات کشور که ازلحاظ سوق‌الجیشی قابل اهمیت است

جاده بین کدام نقطه	طول	مدتیکه برای طی آن لازم است باخودرو سواری	 با کامیون بارن	ملاحظات
مشهد - ارنق	۳۰۰			ازراه قوچان لطف آباد
مشهد - سرخس	۱۹۳	۶ تا ۸ ساعت		
مشهد - هرات	۲۵۱	۶ تا ۷ ساعت		تااسلام قلعه نقطه مرزی افغانستان
قوچان - سبزوار	۱۳۰			
مشهد - بندر شاه	۷۰۳	۲ روز	۳ روز	
زاهدان - زابل	۳۱۶	۶ تا ۹	یك روز	از راه حرمك
زاهدان - میرجاوه	۸٤	۳ ساعت	۵ ساعت	
زاهدان - خواش	۲۰۵	۷ تا ۹	یك روز	از طریق میرجاوه
خواش - قلعه زابلی	۱۲۰	۳ تا ۵ ساعت		
خواش ایرانشهر	۱۵۰	۷ تا ۱۰ ساعت		
سراب - بمپور - ایرانشهر	۱۵۳			
زاهدان - کرمان	۵۵۸			از راه بم و صحرا
ایرانشهر - چاه بهار	۳۳۰			
بندر عباس - طهران	۱۶۷۸	٤ روز	هفت روز	از طریق اصفهان
شیراز - لنگه	۶۵۳			
شیراز - جهرم	۲۱۹			از طریق فسا
بندر عباس - میناب	۹۰			
بندر عباس - مشهد	۲۰۰۸			از راه کرمان - یزد - جویمند - مشهد
لنگه - بوشهر	۶۱۶			راه کالسکه از ساحل
بوشهر - طهران	۱۱۷۱	۳ روز	۵ روز	

www.ketabha.org

خطوط مهم مواصلات کشور که از لحاظ سوق‌الجیشی قابل اهمیت است

جاده بین کدام نقطه	طول	مدتیکه برای طی آن لازم است		ملاحظات
		باخودرو سواری	باکامیون باری	
« - نفط شاه	۷۲			
نفط شاه - سومار	۲۰			
سنندج - سقز	۱۸۶			
سقز - سردشت	۱۲۶			تابانه ۶۶ کیلو

پیوست ۱ نقشه

نقشه - خطوط مواصلات مرکز ایران

www.ketabha.org

غلطنامه

نمره صفحه	نمره سطر	غلط	صحیح
٥	١٧	زوراباد	زور آباد
٦	١٥	همجوره و همجوار	همجوار
٧	٣	٨٧٠	٨٦٥
٨	٢	جاده در	مرزا:
١٠	٤	٩٥٥	٩٥٠
١١	١٣	محدآباد	محمد آباد
١٤	٩	شهرستان ( )	شهرستان (١٢)
١٤	١٤	گرد محله	گرد محله
١٤	٢٠	و بلکه	بلکه
١٧	١٩	بوده بوده	بوده
٢٣	١٠	با شکل	به اشکال
٢٣	١٥	از	در
٢٩	٣	سولت	سهولت
٣٤	٥	بطول ٤٥٧٨	٤٥٧٫٨
٤٣	١٩	بعرض ١٠٠ متر	بطول ١٠٠ متر
٤٦	٢٠	شانل	شامل